

Gazeta dos Caminhos de Ferro

11.º DO 34.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

NUMERO 803

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietário-diretor — L. de Mendonça e Costa

REDACTORES: Principal, José Fernando de Sousa, Engenheiro — Mario Ferreira Mendes, Engenheiro — Dr. Quirino de Jesus
— Manoel Andrade Gomes

Representants em Paris: — Guerra Maio — Rue du Helder, 8

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Typeg. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*
5, Rua da Horta Seca, 7

LISBOA, 1 de Junho de 1921

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

5, Rua da Horta Seca, 7-1.^o
Telephone: Central-27

SUMMARIO

Trafego franco-hispano-portuguez, por J. Fernando de Sousa	161
Emprestimo para consumo, por Quirino de Jesus	163
Parte oficial	165
Marinha mercante, por Guerra Maio	165
Carris de ferro de Lisboa	169
Os transportes marítimos do Estado	166
A futura estação central	166
Carta de Paris, por Guerra Maio	168
Linhos portuguezas	169
Consequências da greve ferro-viaria francesa em maio de 1920	169
Companhia da Beira Alta	170
Madrid, Zaragoza e Alicante	171
Companhia Portugueza	171
O caminho de ferro Cantábrico	171
Parte Financeira:	
La leira dos accionistas	172
Bolsoem comercial e financeiro	172
Co-tâgios na Bolsa de Lisboa	173

Trafego franco-hispano-portuguez

A Conferencia do Bussaco

Foram os serviços de caminhos de ferro os que sofreram sem duvida mais profundas perturbações ocasionadas pela guerra, perdendo a situação que haviam atingido, graças aos perseverantes e intelligentes esforços empenhados.

Quanto haviam progredido antes de 1914 as linhas portuguezas!

No periodo de nova actividade iniciado em 1898 haviam-se construído alguns centos de kilometros de linhas. Adquirira-se material circulante, tanto de tracção como de transporte, mais aperfeiçoado. Acceleraram-se as marchas, creando-se comboios rápidos, que facilitavam cada vez mais as relações, e multiplicando-se as carroagens directas para determinadas relações.

Foram sobre tudo os serviços internacionaes que mais disveladamente foram melhorados com o objectivo de promover o desenvolvimento do turismo. A criação da *Sociedade Propaganda de Portugal*, com a multiplicidade dos seus fins patrióticos e o ardor e boa vontade dos seus dirigentes da primeira hora, contribuiu notavelmente para essa acção progressiva, que procurou promover e estimular.

Basta lembrar que um dos seus vice-presidentes era o director da Companhia Real e o presidente era administrador e secretario dos Caminhos de Ferro do Estado.

Fazia-se intensa propaganda no estrangeiro. A *Booth Line* trazia-nos cada semana caravanas de excursionistas. O *Sud-Express*, de trisemanal tornava-se em 1906 quadrisemanal, creando-se, graças aos esforços d'aquella Sociedade, recém-fundada, o "Sud-America-express" que garantiu ao porto de Lisboa o serviço rápido de vapores entre Buenos Aires e a Europa; com o que o Thesouro portuguez lucrou, nos

100 meses até setembro de 1914, muito mais de 50.000 contos.

E em 1907 elle passa a diario com marcha cada vez mais acelerada. Introduzia-se nos rápidos do Porto uma carroagem directa Lisboa-Vigo.

Creara-se o rápido Porto-Medina. Além do *Sud-Express*, realizou-se uma combinação de comboios, que ligava os rápidos do Porto com os 9 e 10 do Norte de Espanha, havendo uma carroagem AB directa entre Lisboa e Medina. Creou-se uma agencia de trafego em Buenos Ayres a expensas das companhias interessadas no itinerario Lisboa-Paris. Fizeram-se circular restaurantes em vários comboios portuguezes. Iniciou-se a circulação sem trasbordo entre Paris e Lisboa de vagões, que mudavam de eixos em Irun. As tarifas eram modificadas, dando todas as facilidades ao trafego internacional. Promovia-se o melhoramento dos hoteis e as necessarias facilidades aduaneiras.

Celebravam-se todos os semestres, ora em França, ora na Península, as conferencias do trafego franco-hispano-portuguez, nas quaes os delegados das oito companhias que intervinham no desenvolvimento de esse trafego examinavam os assumtos de interesse commun e estudavam o modo de aperfeiçoar os serviços internacionaes.

As Companhias Real e do Norte de Espanha empenhavam-se na conclusão da segunda via no itinerario Lisboa-Paris. As da Beira Alta e Salamanca-fronteira davam impulso ao reforçamento da via e planeavam o das pontes para poderem pôr em circulação locomotivas mais possantes. Estava em vespertas de se construir uma interessante rede de caminhos de ferro de via estreita na pitoresca e populosa província do Minho, ligando-a com o porto de Leixões pela incorporação das linhas de Guimarães e da Povoa. Concluia-se a linha do Valle do Vouga, que abria ao excursionismo uma das mais bellas regiões do paiz.

Vinhama, é certo, as greves perturbar nos últimos tempos os serviços e abalar a disciplina, mas era um mal passageiro que esforços energicos e perseverantes conseguiram debellar.

As receitas cresceram por forma auspiciosa e as empresas de caminhos de ferro viam diante de si abrir-se um periodo de provavel desafogo e prosperidade.

* * *

Como tudo mudou com a guerra!

Cessou o excursionismo, e com elle desapareceram as facilidades de circulação. Sobreveiu, com a guerra submarina, a crise do carvão, obrigando ao emprego das lenhas, sem o qual o serviço dos nossos comboios se teria quasi paralysado. Cresceram, tornando-se quasi insuperaveis, as dificuldades de aquisição de materiais.

Quando se supunha que o armistício, ocorrido de subito em novembro de 1918, pondo termo á sangren-

ta lucta de mais de quatro annos, ia dar logar ao rapido restabelecimento das facilidades anteriores, subiram de ponto as difficultades, accrescidas com as perturbações internas, com as preoccupações geradas pela propaganda bolchevista internacional e com a insciente imposição do regimen das 8 horas de trabalho, nem ao menos attenuado por medidas especiaes exigidas pela natureza dos serviços de caminhos de ferro. A enorme elevação do preço dos materiaes e a necessidade de accudir com subvenções ao encarecimento da vida de que o pessoal era vítima, determinaram o agravamento da crise em proporções inesperadas. Foi assim que, apezar das pesadas sobretaxas e da remodelação das tarifas, as receitas de exploração de todos os caminhos de ferro portuguezes, somando mais de 49.000 contos em 1920, em vez dos 12.000 em 1913 dando logar a uma receita liquida de 5.000, não chegaram para cobrir as despesas de exploração.

Dos serviços rápidos internacionaes creados antes da guerra apenas se restabeleceu o rápido de Madrid, prejudicado no seu serviço pelas suspicazes formalidades de passaportes na fronteira. Todavia renovarase a salutar prática, interrompida pela guerra, das conferencias do trafego franco-hispano-portuguez, realizando-se em Paris uma no outono de 1919 e outra no de 1920 e resolvendo-se restabelecer as conferencias semestraes, para o que se designou o Bussaco na primavera de 1921. Era um instrumento sobremodo util de trabalho e progresso que assim se reconstituia.

Eis o programma da conferencia :

I PARTE—Passageiros

1.^a questão—Horario dos comboios—Estabelecimento das relações directas e dos serviço de luxo.

2.^a questão—Agencia de publicidade em Buenos Ayres (expressos internacionaes).

3.^a questão—Tarifas de passageiros—Estabelecimento dos bilhetes de ida e volta via Madrid

II PARTE—Mercadorias

1.^a questão Revisão das tarifas de grande velocidade.

2.^a questão—Restabelecimento, á medida das necessidades, das tarifas directas suprimidas. Exame do projecto de tarifa P. V. 200 enviado pela Companhia d'Orleans

3.^a questão—Restabelecimento do serviço de vagões d'eixos intermutaveis. Exame do projecto de tarifa P. V. 229 enviado pela Companhia d'Orleans.

4.^a questão—Regulamentação da troca, entre as redes que participam as tarifas F. H. P., dos cestos utilizados para o transporte de pequenos volumes.

5.^a questão Difficultades de transito das mercadorias pela fronteira franco-hespanhola. Pedido da C. P. tendente á supressão das restrições francesas de exportação nas redes peninsulares causadas pela falta de vasão da estação de Irún, dando logar ao desvio do trafego pela via marítima.

III PARTE—Questões diversas

Fixação do local e data da proxima conferencia.

No dia 24 devia-se realizar a conferencia do trafego franco-hespanhol e em 25 a do franco-hispano-portuguez.

Por convite das companhias portuguezas havia sido escolhido o Grande hotel do Bussaco para local da reunião.

No dia 23 chegaram alli os seguintes delegados das companhias:

Orléans

Mr. M. Bloch, Engenheiro Chefe da Exploração.

Mr. Jacquot, Inspector Geral dos Serviços Comerciaes.

Midi

Mr. Charron, Engenheiro em Chefe Adjunto ao Chefe da Exploração.

Norte de Hespanha

Mr. Alfred Gérard, Engenheiro Chefe Adjunto á Direcção

Medina a Salamanca

D. Victor de Nô Hernandez, Engenheiro Adjunto ao Chefe de Exploração.

Salamanca á Fronteira Portugueza

Sr. José Fernando de Sousa, Inspector Geral Técnico.

Sr. Luiz de Novaes, Engenheiro Director Interino da Exploração.

Wagons-Lits

Mr. Lothe, Director Geral.

Mr. Claud, Inspector Principal.

Beira Alta

Mr. Drouin, Engenheiro Inspector Geral.

Sr. F. de Figueiredo e Silva, Engenheiro Director da Exploração.

Sr. Flavio Paes, Chefe do Movimento e Trafego.

Andaluzes

Mr. B. Detraux, Engenheiro Chefe do Serviço de Exploração.

Madrid Zaragaza y Alicante

Sr. E. Delatte, Chefe do Serviço Commercial.

Companhia Portugueza

Sr. Ferreira de Mesquita, Engenheiro Director Geral.

Sr. Alvaro de Lima Henriques, Chefe da Exploração.

Sr. Vasco de Sousa e Vasconcellos, Chefe do Serviço do Trafego.

Sr. Manoel Gonzalez Rueda, Engenheiro Sub-Chefe do Serviço do Trafego.

Sr. Raymond Fabri, Inspector Principal de serviço internacional.

O que mais preocupava os delegados das companhias portuguezas e das de Salamanca á fronteira e de Medina a Salamanca, solidarios na sua acção, era o restabelecimento do Sud-Express.

A Companhia dos Wagons-lits alegava a deficiencia de material.

Ao mesmo tempo manifestavam-se tendencias para limitar o serviço sobre Lisboa ao estabelecimento de um rápido de luxo Lisboa-Medina tri-semanal, em correspondencia com os n.º 9 e 10 do Norte, nos quaes circularia um salão reservado para os passageiros de ou para Lisboa, que iriam aumentar o aproveitamento dos expressos correspondentes em França. As companhias da Beira Alta e de S. F. P. só accederiam á criação do rápido tri-semanal Lisboa-Medina como solução provisoria mediante o compromisso do restabelecimento do Sud-Express em data que se fixasse.

Na conferencia de 24 fôra resolvido pelos delegados das companhias francesas e hespanholas o restabelecimento do Sud-Express em 1 de novembro, tão somente entre Paris e Madrid.

Ao abrir a conferencia de 25, o sr. Ferreira de Mesquita, que a ella presidia, poz a questão previa do restabelecimento do Sud-Express como condição da realização immediata do rápido Lisboa-Medina até que aquelle o possa substituir. No mesmo sentido se pronunciaram os delegados da M. S. S. F. P. e B. A.

Os delegados tanto do Norte, como do P. O., Midi e W. L. manifestaram a melhor vontade de conciliar todos os interesses em jogo. Depois de elucidativa discussão assentou-se no seguinte programa de realizações:

Restabelecimento, em fins de outubro, do Sud-Express, sendo diário para Madrid e tri-semanal para Lisboa, até que as disponibilidades do material dos W. L. permittam tornar o ramo portuguez diário a partir dos começos de janeiro proximo.

O serviço de Lisboa feito normalmente com uma carruagem de camas, accrescentando-se segunda carruagem sempre que o movimento o exija.

Serviços distintos de Lisboa e Madrid, quando mais tarde as circumstancias o permittam e exijam.

Criação, a partir de 9 de junho e até se restabelecer o Sud-Express, de um comboio de luxo Lisboa-

Medina tri-semanal com duas carroagens de camas, em correspondencia com os rapidos 9 e 10;

Conservação do rapido tri-semanal da B. A. de ligação dos rapidos 51 e 56 da C. P. com os n.º 1 e 2 do Norte por intermedio dos correios de S. F. P. e M. S. encetando-se as negociações para a circulação de uma carroagem directa entre Lisboa e Medina e possivelmente, mais tarde, entre Lisboa e Irun;

Transporte de malas postaes e encomendas postaes pelo *Sud-Express*, como antes da sua supressão.

Foi discutido o modo de atenuar os inconvenientes da discordancia da hora official nos trez paizes, assentando se nas diligencias por parte das companhias portuguezas junto do respectivo Governo a fim de a evitar.

A Companhia dos W. L. ponderou os encargos que lhe adviriam da aquisição de novo material, que se está fabricando, para o *Sud Express*. Carecia pois da garantia de um contracto que assegurasse a estabilidade d'esse serviço e de ter de se entender apenas, no que respeitava a este com uma só companhia, que representasse todas as outras na missão de assegurar-lhe unidade. Assim se assentou, ficando encarregada a de P. O. das relações com os W. L. e da parte commun da gerencia do *Sud-Express* como agente de ligação com as demais companhias.

Foi ponderada a necessidade de relações radio-telegraphicas directas de Lisboa com a America e com a navegação transatlântica para atrahir á via Lisboa o movimento de passageiros, resolvendo-se que os delegados portuguezes expzessem o assumpto ao seu governo.

Em vista dos serviços que se vão estabelecer pela via Medina, a C. P. retirou a sua proposta de restabelecimento de bilhetes de ida e volta via Madrid.

Pelo que respeita aos transportes de mercadorias, todas as companhias se mostraram na melhor disposição para o restabelecimento de tarifas communs e concessão das maximas facilidades. Na phase porém em que se encontram os planos de revisão dos contractos de concessão em França e em Hespanha, importa aguardar a organisação que definitivamente seja adoptada.

Seria, por exemplo, para desejar que aos preços no sentido Lisboa-Paris se concedessem as reducções previstas no sentido inverso, mas isso depende da política commercial adoptada em França no sentido de favorecer a exportação, não sendo agora opportuna a reciprocidade de reducções arbitradas.

Foi objecto de detido exame o emprego de vagões especiaes que mudem de eixos em Irun na fossa ali construída para esse efecto. Declarou o delegado do N. que se não renovaria o contracto concedendo o exclusivo do uso da fossa a uma firma francesa. Dentro de dois annos poderá pois a fossa estar livre para o uso commun. Entretanto circularão os vagões de aquella firma e de outras que com ella ajustarem a utilisação da fossa.

Este serviço evitando o transbordo e os descaminhos consequentes, bem como verificações aduaneiras, deve contribuir muito para o aumento do trafego entre Portugal e Hespanha.

Foi discutido o sistema a seguir para taxar as remessas em vista das vicissitudes do cambio, assentando-se em manter os preços expressos na moeda de cada paiz e fazendo-se a redução aos cambios periodicamente fixados.

Examinou-se ainda o modo de evitar demoras e descaminhos originados pela abertura de vagões e cestos sellados nas fronteiras, resolvendo-se diligenciar junto das administrações aduaneiras todas as facilidades possíveis para as evitar e promover a rapida de-

volução pela dos correios, dos cestos que veem com as encomendas postaes agrupados.

Foi apresentada pelos delegados da C. P. uma proposta de manifesto alcance para a celebração de uma conferencia do trafego hispano-portuguez, na mesma ocasião das outras com participação dos W. L. Concordou-se em princípio que houvesse uma conferencia annual, devendo-se fixar na proxima conferencia os pormenores d'execução.

Fixou-se para o fim de outubro a reunião em Paris da conferencia de outono. Ficou para ulterior discussão a admissão do M. D. á conferencia do trafego franco-hispano-portuguez.

Taes foram os importantes resultados da conferencia do Bussaco. Ficará esta como ponto de partida de uma recrudescencia do trafego internacional.

E' preciso porém que lhe corresponda um conjunto de providencias no sentido de favorecer o desenvolvimento do turismo.

Bem conhecidas são e ha muito preconisadas. Pelo que respeita aos caminhos de ferro, já quando se agitou a questão do directo Paris-Algeciras, se mostrou aqui o que importava fazer: conclusão da 2.ª via na nossa linha do Norte, reforçamento da via e pontes nas linhas da B. A. e S. F. P.; aquisição de machinas para estas. Feito isso, a duração do percurso Lisboa-Medina pode ser sensivelmente reduzida. E se no paiz houvesse postos telegraphicos sem fios, estradas, hoteis, limpeza e polícia nas cidades... e ausencia de bombas e revoluções, poderíamos legitimamente aspirar a ver o paiz visitado.

Veja-se a arrojada e inteligente iniciativa do Sr. Fausto de Figueiredo no Estoril, onde obras importantsíssimas se, tem feito subordinadas a um vasto plano executado a despeito das desfavoraveis circunstancias presentes.

Trabalhem todos, não direi com igual força de vontade e esperança no futuro, o que não é facil, mas com a consciencia do dever que a cada um incumbe na sua esphera de actividade, e verão como a situação do paiz melhora consideravelmente.

J. Fernando de Souza

Desenho

Emprestimo para consumo

A imprensa repetiu a notícia de que fôra contrahido na America, pelo governo do sr. Bernardino Machado, um emprestimo de 50 milhões de dollars, caucionado por bilhetes do Thesouro, sendo o producto applicado á compra de trigo e de carvão, evitando-se deste modo a aquisição immediata de cambiaes na praça.

Ao começarmos a escrever estas linhas são ainda ignorados os pormenores deste chamado emprestimo, constando apenas que o juro é de 7,5 %, acrescido da comissão de 1/4 %. Chegou-se tambem a dizer que esta operação é elemento parcial de outra mais lata que seria garantida pelo capital da reparação que nos é devida pela Alemanha.

Seja como fôr, o que parece indubitavel é que se fecharam negociações para o credito de 50 milhões de dollars destinado á compra das mencionadas mercadorias. E tanto basta para que assentemos o juizo de, que, sejam quaes forem os efeitos immediatos desta operação, os resultados finaes aggravarão ainda mais

a gravíssima crise da economia nacional e das finanças públicas.

E' sempre duvidoso que se possa obter da Alemanha uma indemnização importante que não esteja sujeita a contingências. Em tais circunstâncias, ou ella não poderá servir de base a qualquer empréstimo avultado, ou, no fim de tudo, os seus juros e amortizações terão de ser pagos pelos recursos do Thesouro Portuguez. Accresce que nunca podemos admittir que d'ahi venha um capital actual superior ao da nossa nova dívida fluctuante externa, creada através da guerra, a qual se pode computar em cerca de vinte milhões de libras.

Nestes termos, a operação de 50 milhões de dollars terá sempre de ser liquidada pelas fontes de receita geral do Estado. Quere dizer, os seus juros e amortizações terão de pesar sobre os orçamentos.

E' verdade que o trigo e o carvão adquirido pelo Estado serão vendidos no paiz e portanto resulta d'ahi a contrapartida de uma receita quasi idêntica. Mas então sucede que exactamente com esse dinheiro, ou com outro que cedo ou tarde o substitua, o Governo tem de comprar ouro na praça, para satisfazer os juros e amortizações do empréstimo. Pesar-se-hia, assim na crise cambial, pouco mais ou menos como sucederia agora sem a operação de que se trata.

Se para se evitar esse recurso proximo ás cambiaes, o empréstimo, ou o que se lhe deva chamar, fosse convertido em dívida a largo prazo, então peores seriam ainda as consequências. Nesse caso, teríamos que, para se obter trigo e combustível para a nossa economia nacional, chegarmos a tais apuros que não havia já cá dentro dinheiro nenhum. Fôra necessário contrahir um grande empréstimo para podermos ter pão e calor por mais algum tempo.

E dourem como dourarem a pilula, o caso é sempre esse, fundamentalmente. Não temos trigo nem combustível, nem dinheiro para os comprar, precisando-se de que nol-o emprestem lá de fora para continuarmos a viver uma vida que positivamente é cada vez mais miserável.

Para se alcançar este benefício transitório de morgado decadente, o paiz terá de perder no activo da sua economia nacional mais 50 milhões de dollars ou cerca de 500.000 contos da nossa moeda actual, afora os juros que forem decorrendo, sem o que morreríamos de fome e de outras misérias, não faltando as complicações revolucionárias de peor espécie.

Nem isto ainda é tudo. Os encargos da nova dívida representam cerca de 4 milhões de dollars ou mais 40.000 contos da nossa miserável moeda. Mais outra verba formidável a accrescentar ao nosso *deficit* pavoroso, que fundamentalmente é de cerca de 400 mil contos.

Quando consideram os tudo isto e o mais que define a desgraçada situação nacional, fica-se verdadeiramente assombrado com o estado de espírito dos que se alegram com o empréstimo destinado a comprar o pão nosso e o calor de cada dia.

O que, em boa razão, se deve ahí ver de preferência, é a maior de todas as manifestações de infortúnio a que temos assistido em Portugal. Se não tivermos créditos existentes á nossa disposição, com todas as condições ruinosas como é próprio do tempo e das nossas circunstâncias, já não podemos adquirir substâncias absolutamente indispensáveis á nossa vida.

Como chegámos até ahí? Não imputemos o caso trágico á propria guerra. Attribuam-lo ás nossas imensas desordens internas, de todas as espécies. Attribuam-lo muito particularmente á decadência da nossa produção agrícola, que é devida simultaneamente aos erros da administração pública e á evidente incapacidade da nossa lavoura para o cumprimento das

obrigações correspondentes aos seus direitos de propriedade e de exploração. D'este modo chegamos á necessidade de comprarmos lá fóra mais de 200 000 contos de trigo por anno, que é a situação actual.

As estatísticas agrícolas, alem de incompletas, andam atrasadíssimas. As ultimas publicadas apenas apresentam resultados provisórios. Em todo o caso são suficientes para se fazer já um certo juizo a respeito do declínio a que nos referimos:

Anos	Trigo litros	Milho litros	Centeio litros	Cevada litros	Aveia litros
1915.	231.947.274	369.756.824	—	—	—
1916..	259.878.834	151.500.671	108.757.950	46.869.981	119.636.163
1917..	260.223.897	332.874.074	121.457.157	55.581.795	143.302.123
1918..	335.683.655	314.002.980	165.741.984	55.917.353	143.996.556
1919..	249.135.873	212.825.230	100.216.06	0.399.143	155.859.250

A quantidade de milho indicada no anno de 1919, refere-se ainda apenas ao de sequeiro. O quadro apresentado mostra, porém, suficientemente uma accentuada decadência na produção do trigo, do milho e do centeio, que são os tres cereaes fundamentaes da alimentação nacional.

Este declínio foi continuando com intensidade crescente. As sementeiras cerealíferas da metade meridional do paiz decresceram immensamente em 1920-21, chegando, em muitos pontos, a ser apenas de $\frac{1}{3}$ das que, já em decadência, se fizeram em 1919-20.

Assim, independentemente da grande estiagem que estragou uma grande parte das cearas meridionaes, a colheita d'este anno terá de ser muito inferior a de 1920.

E' sabido d'onde provém esta anomalia nacional. A agricultura do sul é mais commodo e mais rendoso, nas situações determinadas pela guerra e pela nossa legislação cerealífera, consagrando os seus latifundios á criação de gado, que é ouro facilmente realizavel no paiz, quanto mais na Hespanha, por contrabando corrente. Obedecendo á lei do menor esforço, trata de produzir animaes, em vez de produzir trigo, sem se importar com as naturaes consequencias d'esta substituição contrario á economia nacional e ás funcções sociaes da propriedade.

Nem por isso ellas deixarão de vir com toda a significação de desastre que atingirá a todos. Por estes e por outros factos, nós marchamos inevitavelmente para uma revolução económica e social. Se os proprietarios conseguirem impedir que ella seja feita de cima para baixo como é deseável, ella será feita de baixo para cima com todos os accidentes proprios d'essas conflagrações.

Social e economicamente fallando a nossa agricultura meridional vem procedendo de modo bem correspondente áquelle que á primeira vista pareceria apanagio exclusivo dos açambarcadores, agiotas e exploradores da finança, do comércio e da industria. E' tudo a mesma cousa, pouco mais ou menos. Todas juntas, com as excepções que em todas as classes tenha havido e ha de haver, roubaram á nação algumas centenas de milhares de contos, ouro, que teem relação com o *deficit* acumulado do Thesouro e com o excesso de circulação fiduciaria, instrumento de expropriação.

Por ora temos vindo e continuamos a ir no regime das illusões encobridoras do esbulho nacional. Vivemos de empréstimos externos, que permitem ou até fomentem e alimentem essas explorações de uma sociedade mais ou menos sem consciencia, nem coração, e declaradamente sem juizo. Faz-se isto á custa de uma perda annual de desenhas de milhares de habitantes na população e de centenas de milhares de contos na riqueza do paiz.

Não sabemos até quando poderá isto ser assim nas mãos dos que exploram, isto é, dos espoliam e matam a nação portuguesa com o instrumento da política, do commercio, da industria e da agricultura. Mas sabemos que uma tal desordem económica e social tem de acabar inevitavelmente por uma revolução, que se não for feita pela alta razão governativa, como é indispensável, será feita pelas paixões arrazadoras.

Quirino de Jesus.



Ministério do Comércio e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as áreas de 593 e 6.588 metros quadrados, situadas junto da gare de Vilar Formoso, na linha da Beira Alta.

Paços do Governo da República, em 16 de Maio de 1921. — António Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, com a área de 218, m² 34 situada entre os quilómetros 21,580 e 21,608 da linha de Cascaes.

Paços do Governo da República, em 16 de Maio de 1921. — António da Fonseca.

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, que seja declarada sobrante a parcela de terreno, com a área de 160, m² 72, situada entre os quilómetros 29,594 e 29,813 da linha de Leste.

Paços do Governo da República, em 16 de Maio de 1921. — António Fonseca.

Marinha mercante

As carreiras do Brazil

O projecto de lei apresentado ao parlamento pelo sr. Ministro do Comércio para a protecção à Marinha Mercante, é um diploma notável, não só pela largueza dos seus múltiplos pontos vista, como também pelo resultado prático que d'ele, imediatamente, vão incidir sobre o nosso grave problema dos transportes.

Um obice pôrem se nos apresenta: é a maneira prática de levar a efeito algumas disposições do referido diploma, sobre tudo na parte que diz respeito ao transporte de emigrantes portugueses, visto não dispor a nossa marinha das unidades necessárias para um razoável serviço para o Brazil e América do Norte; e não é natural que tão cedo sejam criadas novas companhias, nem tampouco que a Companhia Nacional de Navegação se disponha a fazer carreiras para aqueles países; tudo isto devido, ao mau estado do nosso cambio que não permite a compra de navios, e ainda pela baixa, cada vez maior, do valor d'elles o que torna imprudente a sua aquisição.

Só nos restam pois os navios do Estado, mas das

quarenta unidades de que se compõe a sua frota, apenas dez são de passageiros, das quais só se podem escolher o *Traz-os-Montes*, o *Porto*, o *Lourenço Marques*, o *Quelimane* e o *Lima*, para o serviço do Sul do Brazil, pois os outros são barcos de marcha inferior a 12 milhas.

No entanto o Estado dispõe de uma demasiada tonelagem de vapores de carga para que será difícil obter frete, dada a má situação marítima mundial, não sendo por isso lógico contar, para a sua utilização, com o serviço das colónias.

Para se fazer um serviço razoável para o Brazil, são necessárias uma linha quinzenal, para o Sul e uma mensal para o Norte, ambas para passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª classes, sendo, porém, preciso empregar na primeira vapores do tipo *Traz-os-Montes* e *Porto*, e para a segunda vapores do tipo do *Lima*.

Tudo o que seja menos de isto, colocar-nos-há n'uma perfeita inferioridade, ante a marinha estrangeira, e as medidas que vão ser postas em prática, serão de fraco resultado para o fim que se tem em vista.

As viagens ao Brazil dos vapores *Traz-os-Montes* e *Lima*, tiveram, no regresso, um carregamento completo, o que é uma segura afirmação do logar de destaque que está reservado á nossa marinha mercante, e agora, o vapor *Porto*, em viagem de regresso de Buenos Ayres, chegou abarrotado de carga e de passageiros, o que virá demonstrar aos timoratos, que a navegação portuguesa para o Brazil não é uma utopia.

E' preciso, porém, que nos não deixemos embalar pelo assomo de patriotismo dos nossos compatriotas d'alem mar; é necessário que o serviço se regularise quanto antes, para que os passageiros tenham a confiança que deve inspirar uma empresa d'esta ordem. E' necessário também que as viagens se façam com regularidade; que as datas de saída dos portos sejam conhecidas com antecedência, e que elas sejam cumpridas, embora se tenham que sacrificar carregamentos da ultima hora, que raras vezes compensam a demora do navio, etc.

Mas para as carreiras do Sul do Brazil, são precisos seis navios, para as do Norte, três, e o Estado não os tem. Compra-los n'uma altura d'estas, é imprudente e anti-patriótico devido ao agravamento que isso traria ao cambio. Ora o Estado, alem dos 10 barcos de passageiros e dos cinco que foram para Angola, dispõe de 25 vapores de carga, cuja tonelagem vai alem das nossas necessidades. O governo inglez tem ainda um grande lote de navios ex-alemães, muito dos quais, belos barcos de passageiros de seis a oito mil toneladas, de cuja venda está encarregado Lord Enchecap, e por isso uma negociação do governo português seria aconselhável, junto d'aquele homem de estado britânico, e por intermédio da nossa legação em Londres, a fim de se fazer a troca d'um lote de navios de carga da nossa frota por umas seis unidades dos de passageiros, pois tanto bastava para, em boas condições, acudirmos ás nossas carreiras d'Africa, Brazil e América do Norte. Não seria certamente difícil a negociação visto os navios de passageiros serem de mais difícil collocação ao governo britânico. E se as negociações falhassem, podia o nosso governo recorrer aos armadores particulares, pois tanto na Inglaterra, como na Belgica e na Hollanda ha grande quantidade de paquetes amarrados, enquanto os cargueiros estão a viajar.

Conseguidos que fossem os navios, a linha do Brazil, devia ser, como dissemos, quinzenal, tendo por inicio Hamburgo, e na volta por terminus Lisboa, não só para valorisarmos o nosso primeiro porto de mar mas também para que os navios tivessem uma quinzena de dias de demora, e pudessem entrar na doca, proceder a limpezas, pinturas, e para que a tripulação

descansasse junto da suas famílias, pois não é lógico dar descanso á guarnição em Hamburgo ou Buenos Ayres. Lisboa pela sua excellente situação geographica e com as suas magnificas comunicações com Madrid e com Paris, tem o direito a ser porto terminus, tanto mais que não é difícil no Brazil encher quinzenalmente um vapor de passageiros para Lisboa, e a carga nenhuma diferença lhe fazia o ficar em Lisboa, dentro dos porões do navio, até que este retomasse a sua viagem para Hamburgo, onde iria preparado e limpo, iniciar uma nova viagem.

De Hamburgo a Buenos Ayres, deve a viagem ser o mais directa possível não demorando os vapores em Lisboa, mais do que o tempo estritamente necessário para metter carga.

Com a linha do Norte do Brazil deve proceder-se de igual modo.

Resta-me falar das linhas da America do Norte e das colonias o que farei n'um proximo artigo.

Paris, maio.

Guerra Maio

Carris de ferro de Lisboa

Bem que menos activamente, continua esta Companhia a insistir com a Camara pela elevação das tarifas — simplesmente ao dobro do que estão, fundando-se em que, calculando as receitas pelo que foram *no anno passado*, perde 80 contos por mez.

Mas não atende a que as tarifas já este anno estão em *mais do duplo* do que estavam, porque não só ao duplo foram elevadas como, pela engenhosa combinação da nova disposição das zonas, ella cobra o triplo ou ainda mais, e ainda restringe o percurso dos carros, o que ao mesmo tempo que é um grande prejuízo para o publico que pacientemente sofre e não exterioriza os seus queixumes, é uma enorme vantagem para a Companhia.

A mudança da estação dos carros das linhas do Lumiar e Bemfica, do Rocio para a praça dos Restauradores — o que, nos dizem, foi feito a convite da nossa sollicita Camara Municipal, sempre com a mania de descongestionar o Rocio, disparate que a Companhia, se a iniciativa não partiu d'ella, agarrou com ambas as mãos, por que lhe poupa um percurso de 800 metros em cada carreira — é causador dos maiores incommodos para o publico, e até parece só feita para o desgostar. Realmente, quem vem d'estas linhas para qualquer das outras, tem que andar a pé mais de 300 metros para ir ao Rocio tomar os carros que alli estacionam, alguns na linha oriental, ou que veem do Intendente; e o mesmo sucede em sentido contrario. E se isto é incommodo no verão, apesar dos ardores do sol, no inverno sob a chuva será muito peor.

Mas tudo se lhe consente!

Ora a Companhia questionava, antigamente, com o exemplo dos Caminhos de ferro (com os quais não ha comparação possível) querendo que se aumentassem as tarifas na mesma proporção. Agora já não os toma para exemplo, porque estes cobram sobretaxas *sobre a sua tarifa base*, enquanto que a Carris quer o duplo, não do que cobrava mas da que cobra actualmente.

Um exemplo bem simples que facilmente nos serve: Pelo percurso, nos carros do Campo Pequeno, Terreiro do Paço á praça Marquez e Pombal, cobrava ella uma zona, 3 centavos, depois elevou o preço a 5, depois a 8 centavos, e agora cobra 10 só até ao Rocio, 15 até Alexandre Herculano, e quem passar d'este ponto tem que pagar 20. Logo o aumento é já de 566 por cento.

Continuamos ainda a crer que a Camara não lhe fará a vontade, tanto mais que os cambios estão baixando e com tendencias de assim continuarem, e os queixumes da Companhia, mesmo que fundamentados fossem, deixarão de ter razão de ser.

Os transportes Marítimos do Estado

O snr. Marques da Silva, o infatigavel proprietario do Centro Commercial Portuguez Brazileiro, de Paris, e Agente Geral em França dos T. M. E. P teve a boa ideia de fazer executar alli um vistoso cartaz em que, por uma forma clara, se expõe o schema dos serviços que os nossos vapores fazem atravez dos mares, cruzando-os em todos os sentidos quer entre os portos do norte e sul da Europa e os das nossas possessões africanas quer entre aquelles e estes e os das duas Americas.

Singular situação, na verdade é que, se lá fôra, o que não admira, se não conhecia a extensão do serviço marítimo que o Estado Portuguez tem estabelecido, aqui, onde é a séde desses serviços... pouco mais se sabia.

O cartaz que o snr. Marques da Silva, com um bello criterio, fez desenhar, e vae, por certo, ser affixado em todos os portos onde os nossos vapores fazem escalas ou portos de partida, vae levar o nome portuguez e a afirmação da nossa importancia na navegação a longo curso, por todos esses paizes, os mais longinquos. E tão util nos pareceu, mesmo entre nós, que, apesar de ser em francez, fizemos affixar o exemplar que o snr. Silva nos mandou, e agradecemos, na estação de Lisboa-Rocio, onde tem sido admirado por toda a gente

Para dissipar a indigena ignorancia sobre esse importante ramo do serviço publico, não seria de mais, certamente, fazer do bello cartaz uma edição portugueza, espalhando-o por todo o paiz, ao lado dos cartazes que todas as companhias marítimas estrangeiras tem, desde perto de meio seculo, affixados ao publico.

Muito vão devendo os T. M. E. ao trabalho persistente do seu agente em França, e este cartaz vistoso, *llamativo*, como dizem os hespanhoes, é uma bella prova da sua grande iniciativa.

A futura estação central

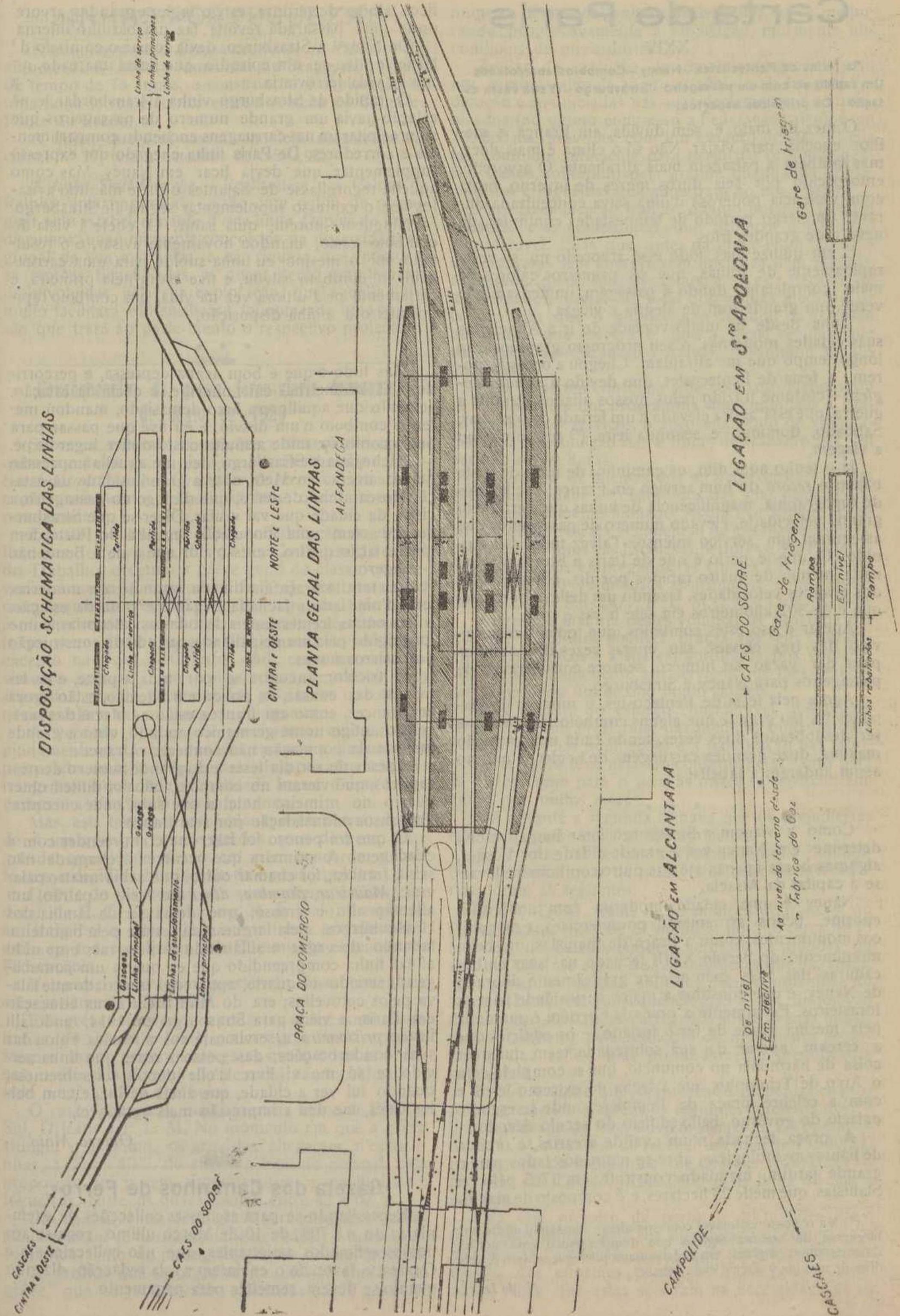
Demos notícia na Gazeta de 16 de abril e 1 de maio do notavel projecto de melhoramentos na faixa marginal de Lisboa entre a Alfandega e Santos, e especialmente da grande estação central e marítima no terrapleno da Alfandega, projecto elaborado pelo distinto engenheiro, o Sr. Antonio Bello.

Reproduzimos hoje o schema das vias e plataformas mostrando como são servidas as plataformas, de modo que, ao longo de cada uma e do mesmo lado, podem estacionar simultaneamente dois comboios e que por qualquer linha podem ter acesso os comboios, graças a um X que corta o feixe de vias e comprehende os cruzamentos-junções precisos para facultarem o cruzamento ou a mudança de via por agulhas.

Vê-se tambem como se distinguem as vias geraes das de serviço e, fazendo descer as primeiras para depois subirem, se consegue fazer-lhes passar por cima as segundas, mantidas de nível, de modo a pôr a estação em communicação com os feixes de triagem projectados em Santa Apolonia.

Equal independencia é assegurada perto de Alcantara ás vias de Cascaes e ás de Oeste, que seguem para Campolide.

DISPOSIÇÃO SCHEMÁTICA DAS LINHAS



Carta de Paris

XXIV

As ferias de Pentecostes — Nancy — Comboios abarrotados — Um rapido só com um passageiro — Strasburgo — A sua vasta estação — Os primeiros aspectos.

O mez de maio, é, sem duvida, em França, a melhor epocha para viajar. Não só o clima é mais doce, mas tambem a paisagem mais attrahente. O arvoredo, entorpecido por seis duros meses de inverno, brota com violencia poderosa d'uma seiva concentrada durante um largo periodo de tempestades continuas, de neve e de grandes frios.

E, em quinze dias, todo esse arvoredo nu, se veste rapidamente de folhas, que os primeiros calores de maio completam, dando á paisagem, immensamente verde, um grande tom de alegria e viveza.

Tinha desde ha muito vontade de ir á Alsacia; as suas cidades modernas, o seu progresso grandioso ha longo tempo que me attrahiam. Chegou a occasião porém, a festa de Pentecostes, que devido á *semana ingleza* — costume trazido pelos nossos aliados durante a guerra, que está agora elevada a um feriado de trez dias. Sabbado, domingo e segunda feira, (*) proporcionou a viagem.

Já o tenho aqui dito, os caminhos de ferro de Leste batem o *record* do bom serviço em França. Facilidades de topographia, magnificencia de linhas que permitem grande velocidade, elevado numero de passageiros que asseguram um serviço intenso? Talvez tudo isso reunido. O que é certo é que de Paris a Strasburgo ha nada menos de quatro rapidos por dia, attingindo todos grandes velocidades, fazendo um delles o percurso, que é de 502 kilometros em sete horas e meia.

Apesar d'isso estes comboios, que todos fazem serviço das trez classes, são muitas vezes desdobrados para dar vazão ao numero, sempre consideravel, de passageiros para Nancy e Strasburgo.

Agora pela festa de Pentecostes, o numero de viajantes foi tão grande que alguns comboios tiveram que ser desdobrados duas vezes, tendo cada um a lotação maxima, doze grandes carruagens de bogies, e mesmo assim andaram á tabella!

* * *

Como a viagem a Strasburgo fosse longa, resolvi deter-me em Nancy ver a grande cidade dos Vosges, algumas horas apenas até que outro comboio me levasse á capital da Alsacia.

Nancy é uma cidade moderna com um jardim enorme, bellos arruamentos commerciaes, e magnificos monumentos, como a Praça de Stanislas, um bello monumento do Seculo XVIII fechado nas suas embocaduras das ruas pelo celebre gradeamento dourado de Nancy, e que constitue a maior curiosidade para os forasteiros. Egualmente a praça da Carrière é guardada pela mesma grade de ferro forjado, e os edificios que a cercam, apesar da sua sobriedade teem qualquer coisa de harmonia no conjunto, que se completa com o Arco de Triumpho, que a fecha no extremo leste, e com a celebre praça da Pépinière, onde se ergue o palacio do governo, bello edifício do seculo dezoito.

A praça, fechada n'um oval de arcarias, e ornada de figuras mythologicas, abre-se n'um dos lados para o grande jardim, mandado construir em 1765 pelo rei Stanislas, que mede 23 hectares, e é composto de magni-

(*) Vá o nosso estimavel correspondente repisando muito nas larguezas da *semana ingleza* que daqui a pouco temos por cá duas semanas inglezas em cada semana portugueza, isto é, seis dias de não faz nada em cada sete.

ficos talhões de verdura, estylo inglez e grandes arvore onde uma passarada revolta faz um barulho infernal.

De Nancy a Strasburgo, devia tomar o comboio d' tarde e deu-se um episodio que ficará marcado n' minha vida ferroviaria.

O rapido de Strasburgo vinha a transbordar, e na estação havia um grande numero de passageiros que se precipitaram nas carruagens enchendo compartimentos e corredores. De Paris tinha chegado um expresso supplementar que devia ficar em Nancy. Mas como aquelle regorgitasse de viajantes o chefe mandou avisarlos que o expresso supplementar seguia até Strasburgo.

Ninguem, porém, quis sahir. O chefe á vista do comboio vazio, mandou novamente avisar, e o resultado foi o mesmo; eu tinha subido para uma carruagem, o comboio silvou, e tive assim pela primeira, e certamente pe'a ultima vez na vida, um comboio rapido inteiro á minha disposição.

* * *

Mas tudo o que é bom acaba depressa, e percorridos 33 kilometros, em Luneville, o chefe da estação, achando que aquillo era luxo demasiado, mandou meter o comboio n'um desvio, e eu tive que passar para outro comboio, onde a muito custo obtive lugar de pé.

A chegada a Strasburgo, deu-me aquella impressão que já tivera em Metz, ante a grandiosidade da estação do caminho de ferro, que dá logo ao passageiro a visão da cidade que vai visitar. Dizer-se que Strasburgo, que tem uma população igual á do Porto, tem uma estação quatro vezes maior que a de S. Bento não é exagero.

Cá fora, a praça ajardinada, grandiosa e moderna, tem d'um lado a fachada elegante e vasta da estação, e nas outras frentes hoteis de todas as categorias, como foi exigido pela municipalidade, quando da construcção dos bairros novos.

O tricolor encontra-se por toda a parte, e os letreiros das cousas, ha pouco em allemão, estão agora em francez, como em francez estão as placas das ruas, com o antigo nome germanico ao lado, visto a grande maioria da população não conhecer o francez.

Apesar de ser dia festa e do grande numero de passageiros que vieram no comboio, não foi difficult obter quarto no primeiro hotel a que subi, onde encontrei uma rasoavel instalação por sete francos.

O que foi penoso foi fazer-me compreender com a criadagem. A primeira que ocorreu á chamada, não sabia francez, foi chamar outro, que sabia quatro palavras. *Monsieur, chambre, diner* etc. Veio o patrão, um allemão alto e grosso, que devia ser da familia dos Hindenburgs, pela larguesa da testa e pela bigodeira, fallando de vagar e sillabando as palavras; e quando afinal tinha compreendido que eu queria um jantar ligeiro, servido no quarto, apareceu um criado que falava pelos cotovellos; era do Midi, fizera a sua educação em Paris, e viera para Strasburgo em 1914, tendo alli ficado *prisoneiro*, a servir café aos allemães. Falou das suas condecorações, das pessoas reaes que tinha servido, e só me vi livre d'elle depois da sobremesa, quando fui ver a cidade, que cheia de luz, e com bellos cafés, me deu a impressão mais agradavel,

Guerra Maio

Tercer

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Necessitando-se para as nossas collecções de exemplares do n.º 798, de 16 de Março ultimo, roga-se aos nossos estimados assignantes, que não collezionem a *Gazeta*, o favor de o enviarem a esta redacção, dizendo quanto se deverá remetter para pagamento.

LINHAS PORTUGUEZAS

Linha terrea entre Braga e a ponte do Prado. — Foi adjudicada á Camara Municipal de Braga, pelo espaço de tempo de 73 annos, a construcção e exploração de uma linha ferrea electrica entre a estação de Braga e a Ponte do Prado.

A linha, que será assente no leito da estrada nacional n.º 27, terá a extensão de 6.592,92.

A linha Setit-Peniche. — Realisou-se nas Caldas da Rainha uma importante sessão com o fim de porpugnar pelo estabelecimento d'esta linha. Depois de varios discursos, unanimemente concordes na necessidade regional da sua existencia, e na riqueza que possuem as regiões beneficiadas, as quaes serão grandemente desenvolvidas pela sua exploração, que aquella linha muito facilitará e intensificará foi nomeada uma comissão, que trará ao parlamento o respectivo projecto.

Consequencias da greve ferro-viaria francesa de maio de 1920

Sobre a extensão, intenções e desastrosas consequencias desta greve, fornece Mr. Peschaud no *Boletim Internacional dos Caminhos de Ferro*, curiosas indicações que vamos reproduzir, tanto quanto o espaço nos permita.

Em 28 de abril de 1920, a Federação dos trabalhadores ferro-viarios, filiada na Confederação Geral do Trabalho, ordenou a greve geral da classe, que deveria começar á meia noite de 30 de abril para estar completamente realizada no dia seguinte, 1 de maio, ás 6 horas da manhã. Era a segunda greve do anno (a primeira durára quatro dias do mez de fevereiro), excepto na Linha de Orleans, onde era o terceiro movimento grevista, em consequencia de ali ter sido atingida grande parte da rede pela greve que em janeiro estalara nas officinas de Périgueux.

A verdade é que este movimento, cujo caracter nitidamente revolucionario não escapou a ninguem, foi preparado de ante-mão, sustentado por influencias estrangeiras, e constitue a finalidade logica d'uma longa campanha effectuada durante annos.

Mas esta tentativa revolucionaria encontrou diante de si um governo consciente dos seus deveres, uma grande quantidade de pessoal não concorde e uma franca e decidida hostilidade da opinião publica.

Deante do insucesso das suas ordens, o Comité federal da C. G. T., votava, em 21 de maio, o regresso ao trabalho e para 29 do mesmo mez era elle ordenado em todas as linhas pela Comissão executiva da Federação.

Vejamos, no entanto, a extensão do movimento e os seus lamentaveis effeitos.

Esta greve estendeu-se a todas as rôdes; comtudo as linhas do Norte e Leste, poucos grevistas tiveram, e mesmo assim pertencendo esses quasi todos ás officinas, o que deu o resultado de quasi não ter sido affetado o serviço dos comboios.

O caso foi, porem, mais serio nas linhas do Estado, Sul, Orleans e P. L. M. No momento em que a greve atingiu o maximo, os grevistas chegaram, n'estas linhas, a 30 ou 40% do efectivo total do pessoal. Esta proporção foi, porem, superior entre os machinistas e fogueiros, entre os quaes oscilou entre 42 e 62 %.

Em consequencia desta grave percentagem, as companhias viram-se na necessidade de reduzir o numero de comboios tanto de passageiros como de mercadorias.

A medida que se organizava o serviço anormal da greve, que se recrutavam voluntarios e que um certo

numero de pessoal voltava ao trabalho, foi-se meliorando progressivamente a circulação, mormente nos comboios de mercadorias.

Apesar da extensão do movimento grevista nem por sombras atingir as proporções desejadas pela Federação e annuncias nas suas declarações e comunicados (no ultimo congresso a Federação calculou em 200.000 os grevistas, com um exagero de 100 %) ella foi, comtudo, suficiente para perturbar profundamente o trafico, sobretudo pela grande quantidade de machinistas e fogueiros que adheriram ao movimento.

Para fazer face ao trafico quanto possivel, tiveram o Estado e as companhias que produzir um esforço consideravel. Ellas que, antes da greve eram tidas como empresas sem energia, sem iniciativa nem vontade, souberam, quasi inesperadamente, n'este periodo de dificuldades, tomar as mais oportunas medidas, de tal maneira que o publico não duvidou da extensão do perigo que correra e que a quasi regularidade do serviço, assegurando o trâfico, desanimou muitos grevistas.

Para poderem conseguir este resultado, elaboraram as companhias um programma que englobava a simplificação dos serviços, o aproveitamento de voluntarios e a substituição das 8 horas de trabalho por um periodo de 10 horas.

O numero de agentes dos serviços centraes e das gares que podiam ser distraídos das suas occupações, era necessariamente limitado. Assim tiveram que acceitar, em grande escala, o concurso de pessoas estranhas, como os alumnos das Escolas superiores e das Faculdades, os antigos empregados, as Uniões Cívicas, n'um total de 9.470 voluntarios distribuidos como segue: Estado-2.835; Sul-2.477; P. L. M.-2.172; Orleans-1980.

A grande maioria destes voluntarios provinha das Escolas, e foi-lhes possivel, graças aos seus conhecimentos technicos e á sua extraordinaria boa vontade, adaptar-se rapidamente aos serviços que lhes destinaram, prestando um auxilio muito valioso.

Pois, apesar, do esforço consideravel que voluntarios e agentes prestaram, das medidas tomadas para evitar a fome nas populações e a paralisação nas fabrícias, esta greve teve nefastas consequencias tanto para as rôdes, como para o paiz, as quaes se repercutiram, ainda, por muitos meses.

Foi durante a segunda semana que os prejudiciais effeitos da greve mais se fizeram sentir.

As perdas de receitas correspondentes á diminuição do trafico, quer de passageiros quer de mercadorias, foram as seguintes:

No P. L. M.: mais de 65 milhões de francos; no Paris-Orleans: mais de 27 milhões; no Sul: cerca de 15 milhões; no Estado, tambem cerca de 15 milhões; ou seja um total de cerca de 122 milhões, a que ha, ainda, que juntar as perdas soffridas pelas companhias do Norte e Leste, em consequencia não só da diminuição do numero de vagões carregados sobre as suas linhas, como, tambem, pela reducção do movimento proveniente das rôdes mais profundamente prejudicadas pela greve.

E não se cuide que foram isentos de perdas os proprios grevistas, a quem os seguintes numeros deve tirar a vontade de fazer novo movimento. Os operarios do P. L. M. deixaram de receber um total de 15.500,000 francos; os da companhia de Orleans 10.500.000; os da rede do Estado, 7.500.000; os da linha do Sul, 6 milhões.

Ora este prejuizo de perto de 40 milhões que o operariado soffreu pela sua disparatada obediencia aos meneurs da Federação, nem sequer reverteu em amortização das enormes perdas soffridas pelas companhias, visto que estas se viram na necessidade de os

dispender com as remunerações justamente concedidas, quer aos voluntários, quer aos operários não grevistas, em recompensa do esforço exhaustivo que dispenderam durante aquelle mez em condições excepcionalmente anormaes e difficeis, e sem o qual muito mais teriam perdido as companhias, o operariado, e mais gravemente, a nação, pela paralização total dos serviços ferro-viarios.

Em ultima análise, um movimento que, embora não completamente desenvolvido, sómente granjeou prejuízos para todos, grevistas, não grevistas, Estado e companhias, prejuízos que se fizeram sentir em toda a vida da nação que é sempre profundamente abalada por estas paralizações criminosas.

E para o próprio operariado, outras consequências desastrosas ainda tiveram lugar, não só directamente, como a perda de salarios para os operários industriais que tiveram que deixar de trabalhar, tanto por movimentos de mal compreendida solidariedade, como por falta de matérias primas, mas também indirectamente pela repercussão no encarecimento da vida, dos prejuízos sofridos, no comércio, na agricultura, na indústria, etc.

A desorganização do tráfico que uma greve origina, mórmente quando ameaça eternizar-se, faz-se sentir, por muito tempo, depois da volta ao trabalho, só muitos meses mais tarde, conseguindo as varias companhias restabelecer nas suas linhas o serviço que normalmente existia nas vespertas da paralização.

Neste caso, só no final da terceira semana seguinte ao terminar da greve, foi possível carregar nas linhas do P. L. M. um numero de vagões igual ao que se carregava anteriormente. Na rede do Estado chegou-se a este estado, durante a segunda semana. Mas, então, restava ainda recobrar o atraso, representado pela diferença entre o numero de vagões carregados durante a greve até ao momento em que os carregamentos voltaram a ser normaes e o numero de carregamentos igual aos feitos antes da greve. Ora isto, julgam os especialistas só poder ser alcançado dentro de cinco meses para o P. L. M., Sul e Estado, e dentro de dois meses para a linha Paris-Orleans.

O regresso a uma situação normal foi sensivelmente retardado pela diminuição dos meios de tracção, resultante da insuficiencia da conservação e da reparação das máquinas e vagões, durante o periodo da greve, o que derivou da falta de operários nas officinas e depósitos. As redes não puderam voltar ao rendimento d'antes da greve senão durante o mez de julho, e o atraso consecutivo pode ser avaliado, approximadamente, em um mez de trabalho normal.

Recorrendo grandemente á industria privada, algumas Companhias julgaram necessarios seis meses para rehaver o perdido durante a greve, no que respeita a reparações em máquinas e *tanders*, isto apesar de aumentarem o efectivo das officinas em 10% e de exigirem do pessoal operario normal uma maior duração do dia de trabalho.

Semelhantemente um grande atraso se produziu na manutenção de aptas para o serviço de carruagens e vagões tendo subido enormemente o numero de umas e d'outros immobilizados. Também aqui o minimo tempo necessário para regresso á normalidade é de seis meses.

Estes dados mostram, mais eloquenteamente da que todos os argumentos, a profunda desorganização produzida nos transportes pelas greves, apesar dos esforços das companhias, da dedicação do pessoal não grevista e da ajuda importante dos voluntários.

Deve-se adjuntar que esta greve, tão prejudicial nos seus efeitos, teve, ao menos, a vantagem de mostrar o que pode a resistencia da opinião publica, quando

se appoya n'uma boa organização. As felizes determinações tomadas pelas grandes companhias permittiram fazer face a um movimento que, no seu auge, abrangeia 40% da totalidade do pessoal das quatro redes e 66% do operariado dalgumas d'essas redes. Graças a uma boa utilização do pessoal fiel, graças á sua dedicação que o levou a aguentar um regimen excepcionalmente pesado de arduos e longos dias de trabalho, sem desanimar ante os ataques que lhe eram feitos, graças á actividade dos voluntários, graças ao sentimento quasi unanime da opinião, foi possível a resistencia ao assalto da C. G. T. e por ultimo a sua derrota.

Os autores da greve devem ter reparado que é bem mais facil fazer proclamar a greve em comícios e reuniões do que fazer sofrer a fome a uma população resolvida a defender-se. No congresso de setembro declarava um orador que a burguesia oppuzera uma resistencia de que a não julgavam capaz. Mas o insucesso da greve não foi devido especialmente á burguesia.

Se ella não foi avante, foi porque encontrou a hostilidade de todas as classes, foi porque o operario percebeu que era elle a primeira vítima, foi porque uma grande parte do pessoal ferro-viario deu uma prova da sua obediencia ao seu dever e de verdadeira coragem cívica.

O desastre foi sentido pesadamente na Federação que, orgulhando-se em abril anterior ao movimento, de contar 350.000 filiados, não possuia já nos congressos de agosto e setembro, mais de 100.000.

Por outro lado, o pessoal, liberto da opressão que pesava sobre elle havia muitos mezes, remunerado em harmonia com os encargos da vida actual, garantido contra a arbitrariedade por um novo estatuto, seguro de encontrar no novo regimen de caminhos de ferro que proximamente vai ser estabelecido, novas satisfacções moraes, graças á sua representação no Conselho superior de caminhos de ferro, graças ao premio que lhe foi concedido e que o associará ao rendimento financeiro das linhas, n'estas condições, o pessoal tem já novamente gosto pelo trabalho.

Graças ao esforço de todos, a crise dos transportes pôde-se conjurar. O numero de vagões carregados por dia, passou de 29.600 em abril de 1920, a 38.000 em agosto. E successivamente foram-se melhorando os serviços a ponto de em dezembro o ministro das obras publicas poder afirmar no parlamento que o numero de vagões carregados quotidianamente alcançara 40.000 e que a tonelagem carregada também em cada dia, era, como em 1913, de 375.000 toneladas.

E Mr. Peschaud termina o seu trabalho com estas esperançosas palavras:

"Parece chegada a hora em que as vias ferreas, reorganizadas administrativa e financeiramente segundo a reforma proposta pelo governo e aprovada pela camara, associadas n'um esforço commum e trabalhando em intima colaboração com os representantes de todas as forças economicas nacionais, ajudarão o paiz a ganhar a paz depois de o ter ajudado a ganhar a guerra".

Companhia da Beira Alta

Realizou-se no dia 23 a assembléa geral d'esta Companhia para apreciação do relatorio e contas do anno findo, que foi aprovado por completo, sendo reeleitos o administrador e membros do Conselho Fiscal saintes.

O relatorio consigna que, apesar dos resultados da exploração terem sido de mais 97,88% do que em

1919 — 2.324.618\$27 contra 1.174.739\$20 em 1919 — a desvalorização da moeda, e o aumento de encargos, pelo custo de salários e abastecimentos, forçaram a Direcção a adiar a execução de trabalhos importantes e indispensáveis, e o pagamento do coupon de 2. grau, limitando-se a amortizar 800 d'estas obrigações pela quantia de 12.800\$00.

O movimento, tanto de passageiros como de mercadorias, aumentou consideravelmente. Aquelles passaram de 458.355 a 557.779 ou cerca de 100.000 a mais, com o maior produto de 428 contos; estas subiram de 133.580 toneladas a 157.701, mais 24.121, dando a receita de 461 contos.

As despesas da exploração pelo seu lado, aumentaram prodigiosamente, passando de 693 contos em 1919 a 1.603 em 1920 ou 910 contos a mais, ou seja 130 %. E se se compararam com as de 1914 que foram de 296 contos, o aumento é de 440 %.

Basta notar que, só a despesa do serviço de Material e Tracção, quasi que triplicou, subindo 179 % motivado pelo elevado custo dos combustíveis.

Nota o relatório, e é interessante reproduzir que "a somma dispendida em 1919 com o consumo das locomotivas, na importancia de Esc : 197.341\$46,6, figura nas contas de 1920 por Esc.: 632.185\$43,8: ou seja approximadamente o valor dos gastos geraes da exploração, no referido anno de 1919 e mais de duas vezes as despesas geraes da exploração em 1914! Em 1914 o custo do carvão, consumido com quasi o dobro do actual percurso kilometrico, foi de escudos 69.118\$14,9."

Publica o relatório a energica reclamação apresentada em 17 de novembro ao snr. Ministro do Comércio, pelo administrador Delegado da Companhia, em que, com valiosos e claros argumentos, se protesta contra a lei n. 952 e decretos n.ºs 7017 e 7018 que auctorizaram a cobrança de sobretaxas com restrições que offendem as bases contractuaes estabelecidas entre o Governo e a Companhia.

Triste é dizer-lo, porém; esta bem deduzida reclamação, como outra feita em 6 d'abril contra aquella lei, não teve, até hoje, resposta nem qualquer seguimento por parte dos poderes publicos.

Tão importante consideramos essa representação —mesmo como documento para a historia, que o é, de não pouca valia— porque os argumentos aí expostos na defesa dos legítimos interesses de uma companhia se tornam latitudinariamente applicáveis a toda a industria privada dos caminhos de ferro portugueses, que d'ella fazemos integral transcrição nas nossas columnas, no proximo numero.

Madrid, Zaragoza e Alicante

Reuniu em 15 do passado a assembleia geral d'esta Companhia á qual foi presente o relatório e contas do anno findo, sendo aprovados.

O tráfego de passageiros, durante o anno findo, aumentou em numero e productos, sendo aquelle de mais 2.305.081 (devido, na maior parte, á 3.ª classe) resultando um total de 23.524.555. O de mercadorias em pequena velocidade decrescem em tonelagem e em productos, dando 152.372.574 pesetas, menos 3.449.814 pesetas que em 1919.

Os productos brutos totaes foram de 269.310.761 pesetas, mais 27.517.193 pesetas que no anno anterior, diferença que se reduz a 6.955.052 descontando d'aquella verba o adiantamento feito pelo Estado.

Pela sua parte os gastos da exploração aumentaram de 174.639.787 pesetas a 201.914.334, ou mais

27.274.547 pesetas que foram, muito approximadamente, os aumentos ao pessoal.

Os gastos com o carvão diminuiram cerca de 10 milhões de pesetas, não só por diminuição de consumo empregando-se combustível de melhor rendimento, como porque o preço medio desceu de 138 para 124 pesetas por tonelada.

A Companhia adquiriu em 1920, graças ao auxilio financeiro que o Estado lhe deu, 18 locomotivas, 25 carruagens de 2.ª e 13 de 3.ª e 203 wagões para mercadorias, com o que o seu material ficou sendo, em 31 de dezembro:

894 locomotivas
1.600 carruagens
741 forgões
20.471 vagões de varias classes

Nas conclusões aprovadas figura o dividendo de 15 pesetas livre de impostos, reservando-se 4 milhões para amortização do material, 2 para reserva especial, 3 para creditos duvidosos e reclamações e 1 para melhoramentos nas minas.

Companhia Portuguesa

Com a assistencia dos srs. José Adolfo de Mello e Sousa, presidente do conselho e da comissão executiva, e do sr. João de Freitas Ferreira de Mesquita, engenheiro director geral, reuniu em Paris o comité dessa Companhia, sob a presidencia do sr. Hergael, tendo aprovado o relatório e contas da gerencia de 1920, os quais serão apresentados ás assembleias geraes de accionistas e obligacionistas que se realizarão, respectivamente, em 30 de Junho e 11 de Julho proximos.

O caminho de ferro Cantábrico

No ultimo exercicio continuou esta companhia os melhoramentos que tem vindo fazendo nos seus serviços. Assim pôs em circulação dez novos vagões fechados e adquiriu a propriedade de 2 carruagens de primeira, de luxo, e uma de terceira-furgão que faziam parte do material do trem de luxo de Oviedo a Hendaya. Além disto encomendou á casa Krauss, de Munich, uma locomotiva que brevemente chegará a Santander.

Durante o referido exercicio a circulação de passageiros forneceu um aumento de receitas de 180.391,55 pesetas; e a das mercadorias outro de 210.163,92 pesetas.

O producto bruto da exploração teve um aumento de 387.638,18 pesetas, chegando o producto bruto kilometrico a 36.747,31 pesetas.

O aumento de despesas de exploração foi muito superior ao das receitas, atingindo 529.998,24 pesetas, chegando o gasto kilometrico a 24.411,77 pesetas.

O producto líquido, em relação a 1919, diminuiu 142.360,06, tendo sido o producto líquido kilometrico de 12.335,54, o que accusa uma diminuição de 1.355,81 pesetas.

A relação dos gastos com as receitas foi de 64,87 % na linha de Santander a Llanes e de 141,94 no ramal de Tarrelavega, donde resultou, para o conjunto da rede, um coefficiente de exploração de 66,43 %, o que corresponde a um aumento de 7,85 sobre o do exercicio anterior.

A receita total da companhia foi de 3.870.310,27 pesetas, de que, abatidas as despesas de exploração, a amortização de material, etc., ficou um saldo de 387.694,42 pesetas que permitiu a distribuição de um dividendo de 2,50 % para as acções ordinarias e de 6,50 % para as privilegiadas, e mais, ainda um dividendo complementar de 2,50 % a todas as acções.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Banco Nacional Ultramarino

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Capital Realizado, Esc. 24.000.000\$00

Fundos de Reserva, 24.900.000\$00

O dividendo complementar do anno de 1920, na razão de 8% por acção, ou esc. 7\$20, livre de impostos, está a pagamento na secção de dividendos deste Banco, na rua Augusta, 28, 2.º, e nas suas filiaes e agencias, em todos os dias uteis a começar em 1 de junho proximo, das 10 ás 12 e das 13,30 ás 14,30 horas; (aos sábados das 10 ás 12) excluindo as quintas feiras, em que se fará o pagamento de atrasados ás mesmas horas.

O coupon n.º 18, das acções ao portador, é tambem pagavel em Paris, no Credit Mobilier Français, Londres e Rio de Janeiro, ao cambio do dia, nas filiaes deste Banco.

Lisboa 28 de maio de 1921. — O Governador, João Henrique Ulrich.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas

Nos termos dos Art. 310 e 390 dos Estatutos d'esta Companhia, aprovados por Alvará de 30 de Novembro de 1894, é convocada a Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas possuidores de 100 ou mais Acções, segundo os preceitos do Art. 280 dos mesmos Estatutos, para se reunir em Lisboa, na séde social, no dia 30 de Junho proximo futuro, pelas 12 horas.

ORDEM DO DIA

1.º— Conhecer das contas respectivas ao Exercicio de 1920, do Relatorio do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal e votação sobre essas contas;

2.º— Apreciar quaisquer propostas dos Srs. Accionistas apresentadas segundo a parte final do Art. 380 dos Estatutos;

3.º— Eleger dois vogaes do Conselho de Administração, nos termos do Art. 130 dos mesmos Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Art.;

4.º— Eleger dois vogaes do Conselho Fiscal, nos termos do Art. 240 dos d'os Estatutos, podendo haver reeleição segundo o referido Art.

Para os Srs. Accionistas poderem tomar parte n'esta assembleia devem as Acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 30 de Maio corrente, inclusivé, e as Acções ao portador depositadas até ao meio dia do dia 15 do mez de Junho proximo futuro:

Em Lisboa — Na séde da Companhia, no Banco de Portugal; no Banco Commercial de Lisboa; no Banco Lisboa & Açores; no Banco Nacional Ultramarino; no Monte-Pio Geral; e no Crédit Franco-Portugais;

No Porto — No Banco Commercial do Porto;

Em Paris — Nas caixas do Comptoir National d'Escompte de Paris; do Crédit Lyonnais; da Société Générale de Crédit Industrial et Commercial; da Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie em France; e do Banque de Paris et des Pays-Bas.

Em Londres — Nas caixas dos Banqueiros Glyn, Mills, Currie & C.º

Em Genebra — Nas caixas da Société de Banque Suisse.

Os documentos legaes estarão patentes na Contabilidade Central da Companhia desde 15 do mez de Junho proximo futuro.

Os bilhetes de admissão á Assembleia Geral serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das Acções averbadas ou dos recibos dos depositos das Acções ao portador.

A Assembleia constitui-se e poderá validamente deliberar nos termos dos Art. 320, 330, 360, 370 e 390 dos Estatutos,

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Maio de 1921.

Pela vez primeira, durante a sua já larga existencia, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes deixou de pagar na hora competente, como se sabe, o juro das obrigações do 1.º grau.

Este facto foi primordialmente devido a que, apesar do notável aumento das receitas brutas da Companhia, a gravíssima calamidade cambial que se desencadeou em 1920 em Portugal, desorganisou em grandes proporções as suas finanças, como as do Estado e de todas as entidades que tem de fazer importantes pagamentos em ouro.

Sendo tal por esse motivo a situação da thesouraria da Companhia dos Caminhos de ferro, o Conselho, de acordo com o Comité de Paris, tinha decidido completar as provisões necessárias para o coupon de janeiro por meio de recurso á sua reserva de ouro especial, que segundo o art.º 35 dos Estatutos, é precisamente destinada a assegurar o serviço das obrigações do 1.º grau. Mas o nosso governo oposse logo á execução deste princípio.

Nestas condições o Conselho teve de adiar o pagamento do

coupon de janeiro das referidas obrigações. Mas imediatamente a Companhia tratou de empregar os meios competentes para vencer esta situação anormal e obter do Governo a solução exigida pela necessidade de realizar aquelle pagamento.

A Companhia continuou a exercer demoradamente esses esforços junto do Governo para que lhe fosse garantido o recurso á reserva especial nos termos dos estatutos. Se isto não bastasse para o pagamento de todos os coupons vencidos, o saldo eventual negativo podia ser representado por bons a curto prazo. Desapareceria assim o perigo de se assemelhar um simples addiantamento de pagamento a uma suspensão, que, perante o Código Commercial, podia prestar-se a interpretações de carácter grave.

As diligencias deram em parte resultado, podendo já no mes passado a Companhia anunciar que fôra auctorizada pelo Governo a contrahir na Caixa Geral de Depositos um emprestimo sobre o producto das sobretaxas. Mas o pagamento do coupon ficava sempre sujeito à desorganisacão financeira causada pela taxa cambial, a bem dizer prohibitaria. Para obter um milhão de francos a 830, como era então, seriam precisos 4 milhões de moeda portugueza. O serviço das obrigações de 1.º grau, que é de 13 milhões de francos, ouro, exigiria 55 milhões de francos da nossa moeda. Por melhores que fossem as finanças da Companhia nesta crise de carvão e de salários, o pagamento dos coupons não podia ainda fazer-se senão recorrendo á reserva especial, completando-se o saldo negativo com bons reembolsaveis quando o cambio o permitisse.

A Companhia ponderava a tal respeito que, estando a reserva ouro em libras, a conversão em francos, moeda em que é pago o coupon, teria grande vantagem financeira nesse momento em que a libra estava ainda em volta de 55. Ela produziria assim 3 milhões e 630.000 francos, ou um benefício de mais de 1.900.000 francos. Conviria pois aproveitar o alto preço da libra para fazer esta operação, que não somente acudiria ao serviço das obrigações, mas asseguraria resultados que depois seriam muito menores quando o valor do franco augmentasse, como em parte vem sucedendo.

Julgamos que n'este assumpto importantissimo continuam as diligencias da companhia, calculando-se que elas cheguem finalmente a conclusão satisfactoria.

Acaba de ser publicado o relatorio da gerencia do Banco Nacional Ultramarino com respeito ao anno de 1920. O balanço de 31 de dezembro accusa resultados satisfeitos, que vamos resumir.

O capital realizado era de 24.000.000\$00. A reserva total era de 24.900.000\$00, sendo de 20.800.000\$00 a permanente e de 4.100.000\$00 a variavel.

Os depositos á ordem eram de 92.573.228\$47 e os depositos a prazo era de 52.417.392\$97, o que dá o total de 144.990.621\$46. E' claro que isto abrange o movimento das agencias e filiaes no ultramarino e estrangeiro.

As verbas principaes do activo eram as seguintes: dinheiro em cofre 23.449.496\$00; depositado noutros bancos 5.174.679\$00; fundos flutuantes 5.934.981\$ letras, sobre o estrangeiro 456.899\$00, letras sobre o paiz 63.365.296\$00, letras a receber 88.437.520\$00, emprestimos e contas correntes com caução 93.431.433\$00, devedores geraes 248.496.368\$00.

Os lucros obtidos em 1920 foram de 31.117.592\$00. Os gastos geraes attingiram a verba de 22.397.490\$00. O saldo final, compreendido o que transitara de 1919 foi de 8.986.143\$00.

A renda para o Estado foi de 1.357.784\$00. Accrescentando 1.215.022\$00 de contribuições geraes, temos o total de 2.572.806\$00.

O dividendo destruído foi a 20.º, indo 700.000\$00 para o fundo de reserva permanente, 400.000\$00 para o variavel, 55.049\$00 para os títulos de trabalho 61.046\$06, para a Caixa de Reformas.

No movimento geral das operações de 1920 ha a registrar especialmente as seguintes verbas enormes: emprestimos com caução 1.835.162.462\$62, caixa 9.141.480.671\$19, depositos 4.936.318.324\$91, creditos abertos no estrangeiro 38.199.955\$00. Movimento geral 36.234.899.876\$00.

Desde a ultima quinzena passaram-se novos acontecimentos revolucionarios, que foram graves como todos os d'esta natureza embora felizmente d'esta vez não houvesse troca de tiros. O movimento, cujas origens não chegaram a ser bem aclaradas em público, veiu afinal a dar apenas o resultado político de ser substituído o governo do snr. Bernardino Machado por um governo exclusivamente liberal presidido pelo snr. Barros Queiroz.

O snr. Barros Queiroz, que ficou com a pasta das finanças tem o compromisso moral de fazer cortes importantes nas despesas, mas é impossivel dá-los na extensão necessaria. Bom será que sem demora o snr. Barros Queiroz diga desenvolvidamente ao paiz, qual o ser programma definitivo de governação económica e financeira. Ainda melhor será que imediatamente se comece a atacar de facto os mil problemas acumulados a tal respeito, com tantas desorganisações e males para o paiz.

Receiamos, porém, que ainda haja delongas e addiamientos, mais ou menos como nas situações anteriores que vieram redimindo no scenario politica. Parece indubitavel que será

dissolvido o actual Parlamento, o qual não deixará nenhuma saudades, sendo positivo que nada se pode esperar dele. Mas também é certo que assim perderemos outra vez mais uns meses, em eleições e constituições das novas câmaras, continuando os problemas sem solução e a complicar-se cada vez mais.

Os cambios, como se vê noutro lugar d'esta revista, veem sofrendo grandes oscilações nos ultimos dias, sendo já algo consideravel a tendencia para a melhoria das cotações. A divida de Londres que depois de ter vindo à casa dos 4, ficara sempre mais ou menos em volta dos $5\frac{1}{2}$, passou já um pouco acima de 6, ao escrevermos estas linhas. Factos d'esta ordem registam-se com prazer, ainda mesmo quando occultem especulações mais ou menos condemnaveis, que não sabemos se existem n'este momento.

A melhoria cambial, evidentemente muito modesta ainda, é explicada principalmente pela anunciada operação financeira nos Estados Unidos, que permitiria ao Governo ir comprando trigo e carvão sem recorrer por ora às cambiaes de praça. Diz-se que a amortiseração dos creditos assim concedidos na America apenas começaria a ser feita desde o 5. anno.

Outro facto que pode pesar um pouco na situação é a subjeção da Alemanha às condições impostas pelos Aliados no grave assunto das reparações. O snr. Domingos Pereira, ao deixar a pasta dos estrangeiros, declarou n'uma entrevista, que a reclamação de Portugal está em 1 423.848 contos ouro e que os

0,75 por cento do que a Alemanha entregar este anno em *obrigações* de marcos ouro devem dar á nossa parte 222 750 contos ouro. O que mais importa é saber como tudo isto seria recebido completamente.

E' muito provavel que diante de todos estes perspectivas os detentores portugueses de valores cambiais no estrangeiro tratem de vir com elles á praça pelo receio de terem mais tarde maiores perdas, como no fim ha de ser inevitavel, provocando-se d'este modo a melhoria das cotações.

Curso de cambios, comparados

Q. J.

	EM 31 de Maio		EM 14 de Maio	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	6 1/4	6 1/8	5 3/8	5 1/4
» 90 d/V.....	6 1/2	—	5 7/8	—
Paris cheque.....	813	830	955	978
Madrid cheque.....	1292	1320	1100	1436
Allemania cheque.....	156	162	200	210
Amsterdam cheque.....	3410	3480	4025	4130
New York cheque.....	9900	10132	11150	11430
Italia cheque.....	516	527	637	653
Suissa.....	1727	1763	1995	2045
Libras.....	41300	41500	45530	47550

OLEOS E GORDURAS MINERAES

= DA =

Vacuum Oil Company

"OS QUE MAIS LUBRIFICAM"

Oleos especiaes para lubrificação de MACHINAS MARITIMAS E INDUSTRIAES

Oleos especiaes para Motores electricos; Motores a gaz d'ulha; Motores a gaz pobre;

Motores a petroleo; Motores a gazolina; Oleos combustiveis;

Dynamics — Transformadores — Frigorificos — Eixos de carros, trens, vagões, evagonetas

Oleos para curtimento de cabedaes e para lavagem de lãs. Oleos e gorduras para machinas agricolas.

Oleo insecticida contra a Iceria, Pulgão Lanigero e outros insectos que atacam as plantas

Oleos e gorduras especiaes para AUTOMOVEIS

Vacuum Oil Company

LISBOA

Rua da Horta Secca, 39

TELEPHONES

Central 3980, 3981, 3982, 3983 e 3984

Endereço
telegraphico
VACUUM

Vacuum Oil Company

PORTO

Rua Infante D. Henrique, 87

TELEPHONE: 92

BORGES & IRMÃO

BANQUEIROS

LISBOA — PORTO — RIO DE JANEIRO

Compram e vendem cambiaes, papeis de credito nacionaes e estrangeiros, coupons, notas, moedas de todos os paizes e quaesquer outros titulos de credito.

Descontam letras sobre o paiz e estrangeiro

Ordens telegraphicas para compra e venda de papeis de credito e outras quaesquer operaçōes de bolsa.

Sacam e fornecem cartas de credito sobre todas as praças do mundo

Recebem dinheiro á ordem e a prazo. — Ordens telegraphicas para abertura de creditos

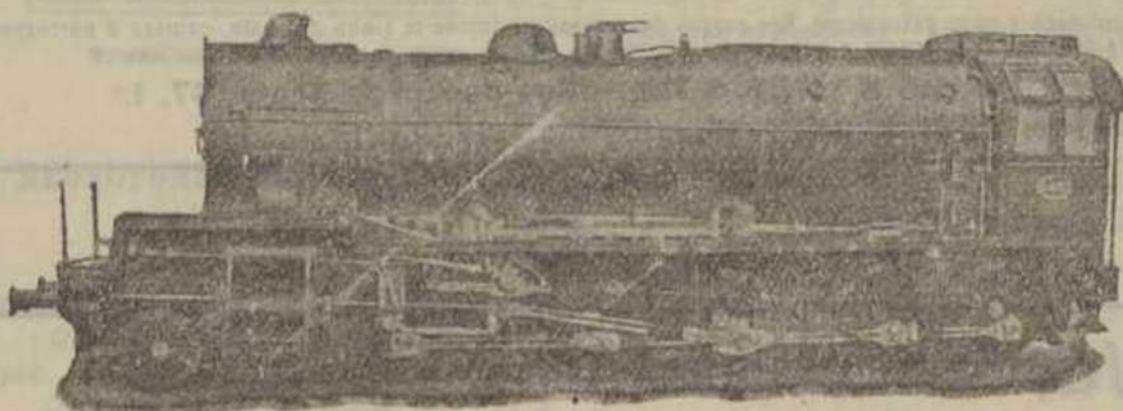
AGENCIA DE LISBOA

35 a 38, Praça do Municipio — Largo de S. Julião, 1 a 7

Endereço telegraphico: BORGES & IRMÃO — Número Telephonico, 611

Secção Maritima: Largo de S. Julião, 7 — Endereço telegraphico: STEAMSHIP

SOCIÉTÉ FRANCO-BELGE de Matériel de Chemins de Fer



(Premiada em todas as exposições e especialmente, não faltando senão das mais recentes, com o GRAND-PRIX nas de St. Louis, 1914; Lige, 1905; Milão, 1906; Madrid, 1907; Buenos Ayres, 1910; Bruxelas, 1910; Turim, 1911 e Gaud, 1913.)

Capital: 10.000.000 de francos

Sede social e Direcção Geral:

5, Rue La Boëtie — PARIS

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO:
em Raismes (Norte-França) e La Groyère (Belgica)

Material de Caminhos de Ferro e de Tamways.
Locomotivas, tenders,
carruagens, vagões para todas as vias.

Agentes gerais para Portugal e Colônias:

BELLO & BRAVO — Rua Augusta, 177, 1.º D.



OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES

todos os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Brevemente

A NOVA AURORA

(Ou as aventuras de Cheri-Bibi)

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anónima de responsabilidade Limitada

Serviços regulares entre a metrópole e as colônias africanas

Frota da Companhia

Moçambique, África, Beira, Mossamedes, Portugal, Zaire,
Loanda, Peninsular, Loabo,
Manica, Chinde, Ambriz, Ibo, Bolama, Mindelo

Vapores só para carga: «Dondo» e «Extremadura»

Reboeadores no Tejo: «Cabinda,» «Tejo» e «Congo»

Em Lisboa: Escriptorio da Companhia: Rua do Commercio, 85.

Porto: Succursal da Companhia: Rua da Nova Alfandega, 76. 1.º



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores leem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23, 1.º

J. T. Pinto Vasconcellos Lim. ^{da}

Agentes da Norwegian Steamships Line Standard

Carreiras regulares para Londres, Liverpool, Havre, Rouen, Anvers, Ámsterdam, Rotterdam, Hamburgo, Dantzig e outros portos do Mediterraneo.

LISBOA — Caes do Sodré, 52 — Tel. 5140 e 5141

PORTO — 52, Rua do Bomjardim — Tel. 746

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Occidental



Vapor portuguez **MO-SAME-DES.** Sahira a 14 de Junho. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

Anvers



Vapor belga **DALMATIER.** Sahira a 2 de Junho. Agentes, Henry Burn y & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.

Anvers



Vapor belga **CATALONIER.** Sahira a 6 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.

Bordeus e Anvers



Vapor noguez **TRIUMF.** Sahira a 12 de Junho. Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Ceará, Maranhão, Parnaíba, Pará e Manaus



Vapor inglez **FRANCIS.** Sahira a 6 de Junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, R. do Corpo Santo, 10, 2.º.

Dakar, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires



Vapor frances **SIERRA VENTANA.** Sahira a 2 de Junho. Agentes, Rey, Antunes & C.º, P. Duque da Terceira, 4, 1.º.

GOES DIAS, LIMITADA

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PROPRIA
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Rua Alves Correia, 15, 3.º (S. José) — LISBOA

Endereço telegraphico: HERCULA

Código: A. B. C. 5.ª Ed'

Guiné



Vapor portuguez **BOLAMA.** Sahira a 9 de Junho. Companhia Nacional de Navegação. Rua do Commercio

Londres e Rouen



Vapor noguez **PAN.** Sahira a 15 de Junho. Agentes, Pinto Vasconcellos Lt. Caes do Sodré, 52.

Lourenço Marques



Vapor frances **VILLE DE REIMS.** Sahira a 15 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.

Madeira e Açores



Vapor portuguez **FUNCHAL.** Sahira a 15 de Junho. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 84, 1.º.

Madeira e Canárias



Vapor inglez **ARDEULA.** Sahira a 3 de Junho. Agentes, Garland Laidley & C.º, R. do Corpo Santo, 10, 2.º.

Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez **ANDES.** Sahira a 13 de Junho. Agentes, James Rawes & C.º Mata Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

New York



Vapor americano **JOHN ADAMS.** Sair a 4 de Junho. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.

Providencia e New York com escala por Ponta Delgada, Angra e Horta



Vapor frances **ASIA.** Sahira a 8 de Junho. Agentes, Grey, Antunes & C.º, P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.



O vapor holandez **GELRIA.** Sahira a 13 de Junho. Agentes, Grey, Antunes, & C.º, P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglês **DARRO.** Sahira de 18 a 19 de Junho. Agentes, James Rawes & C.º Mata Real Inglesa, R. do Corpo Santo, 47.

Tenerife, Las Palmas, Monrovia, Loanda, Lobito, Mossamedes, Wa fish-bay, Cuererihyneht, Capetown, Port Elisabeth, East London, Durban e Lourenço Marques.



Vapor alemão **USARAMO.** Sahira a 23 de Junho. Agentes, Marcus & Harting, Rio, 50.

Vigo e Bordeus



Vapor frances **MASSILIA.** Sahira a 2 de Junho. Agentes, Grey, Antunes & C.º, P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Vigo, Plymouth, Boulogne e Amsterdam



Vapor holandez **LIMBURGIA.** Sahira a 12 de Junho. Agentes, Grey, Antunes & C.º, P. Duque da Terceira, 4, 1.º